

De regering mobiliseert het ecosysteem om de duurzame luchtvaartbrandstofsector te lanceren

## I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De raison d'être van de Air France-KLM groep)



**François** Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°901, 27 februari 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Overheid mobiliseert ecosysteem om duurzame vliegtuigbrandstofindustrie te lanceren

(bron La Tribune) 20 februari 2023 - Iedereen wil **duurzame vliegtuigbrandstoffen, de beroemde SAF**. Iedereen is het erover eens dat ze een van de belangrijkste hefboomen, zo niet de belangrijkste hefboom zullen zijn om het luchtvervoer koolstofvrij te maken. Het is in ieder geval essentieel als we de doelstelling van nul netto emissies tegen 2050 willen bereiken. **De sector komt echter moeilijk van de grond in Frankrijk en in Europa**

(...) Op dinsdag 14 februari waren

niet minder dan **drie ministers** aan dek, namelijk Agnès Pannier-Runacher (Energietransitie), Clément Beaune (Vervoer) en Roland Lescure (Industrie), om de beweging te stimuleren. Daartoe hebben zij **energiebedrijven, industriëlen, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen bijeengebracht om een werkgroep op te richten** die de moeilijke taak heeft het toekomstige traject voor de opbouw van de SAF-sector in Frankrijk te bepalen. Olivier Andriès, CEO van Safran, Anne Rigail, CEO van Air France, Augustin de Romanet, CEO van de ADP-groep, en vele anderen (Airbus, Thales, Suez, Avril, Ifpen, enz.) waren aanwezig.

(...)

Tijdens deze zitting hebben de ministers, en in het bijzonder Agnès Pannier-

Runacher, aangekondigd dat zij de nationale koolstofarme strategie in de luchtvaartsector willen uitvoeren en de middelen willen vinden om de sector collectief koolstofvrij te maken zonder aan concurrentievermogen in te boeten. **Zij kondigden ook aan dat de regering een "binomiaal" zal aanstellen om de band met de werkgroep te verzekeren, alsook een tijdschema met een nieuwe algemene vergadering eind april en de presentatie van een definitief stappenplan tijdens het luchtvaartsalon van Parijs.**

(...)

Olivier Andriès, **CEO van Safran, hekelde de zwakte van de Europese ambities op het gebied van SAF-inbouw**, die volgens de in Brussel lopende onderhandelingen in het kader van het Refuel EU Aviation-programma tussen 5% en 6% in 2030 zouden moeten liggen, in vergelijking met de Amerikaanse overgangssnelheid, die 10% in 2030 beoogt. Hoewel, zoals Agnès Pannier-Runacher opmerkt, **de duurzaamheidscriteria in de Verenigde Staten veel minder belangrijk zijn**, ligt het tempo er aanzienlijk hoger, met name dankzij de miljarden dollars die door de federale regering ter beschikking worden gesteld.

(...)

Anne Rigail illustreerde de situatie met cijfers:

**"De huidige productie (van SAF) vertegenwoordigt een minieme fractie van de luchtvaartbehoeften, dus alles moet nog worden gebouwd.** Als we de Europese en Britse productie projecteren tot 2030, hebben we het over 2,5 miljoen ton per jaar. Alleen al de Europese en Britse mandaten zullen tegen die tijd 3 à 4 miljoen ton per jaar vergen, terwijl we hebben gezien dat deze onvoldoende zijn voor de luchtvaartmaatschappijen. In Frankrijk zal naar schatting 300.000 ton per jaar beschikbaar zijn vanaf 2024.

Ze herinnert eraan dat Air France-KLM zich ertoe verbonden heeft om tegen 2030 minstens 10% te halen.

**Anne Rigail voegt daaraan toe dat "onze echte angst, en dat is hier veel gehoord, is dat Frankrijk en Europa in deze wereldwijde concurrentie achterop zullen raken.** De Verenigde Staten gaan snel met de Inflation Reduction Act. Met criteria die zeker niet de onze zijn, willen zij de autonomie van de Amerikaanse luchtvaart verzekeren met een ambitie van 100% SAF tegen 2050.

(...) **Aan deze vergelijking moet worden toegevoegd de noodzaak om groene elektriciteit te produceren, met name om synthetische brandstoffen te ontwikkelen** waarvoor waterstof nodig is die door elektrolyse van water wordt gedecarboniseerd. De cijfers in de routekaart van Fnam, UAF en Gifas geven aan dat de luchtvaartbehoeften volgens verschillende scenario's worden geraamd op 45 tot 75 TWh in 2050.

"Dit is niet de dikte van de lijn," merkt Agnès Pannier-Runacher op, die aangeeft dat **dit het equivalent is van 10% tot 15% van de huidige jaarlijkse elektriciteitsproductie in Frankrijk.**

(...)

**Allen - ook de energiebedrijven - waren het erover eens dat de opkomst van**

een SAF-sector in Frankrijk duidelijke doelstellingen, een stabiel Europees regelgevingskader en vooral veel geld vereist.

(...)

Net als anderen riep Anne Rigail op om op dit gebied duurzame financieringsbronnen te vinden, bijvoorbeeld door bepaalde inkomsten, zoals die uit het Europese systeem van quota's voor koolstofemissies (EU ETS) van de luchtvaart, naar dit soort systemen te herbestemmen.

Marc Hamy, vice-president van Airbus, belast met corporate affairs, duurzame ontwikkeling en milieu, herinnerde er op zijn beurt aan dat de luchtvaart in de Europese taxonomie moet worden opgenomen om toegang te krijgen tot groene particuliere financiering. Volgens hem is er 800 miljard euro nodig om het luchtvervoer in Europa koolstofvrij te maken.

**Mijn commentaar:** De kwestie van de Franse productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (CAD in het Frans, SAF in het Engels) gaat verder dan het ondersteunen van Franse luchtvaartmaatschappijen.

*Landen die in de toekomst toeristen willen ontvangen, moeten in staat zijn om luchtvaartmaatschappijen van dit soort brandstof te voorzien, anders verliezen zij hun aantrekkingskracht.*

*Frankrijk is de belangrijkste toeristische bestemming ter wereld. Een deel van zijn economie is afhankelijk van deze sector.*

*Bovendien, hoe kunnen buitenlandse luchtvaartmaatschappijen ervan worden overtuigd Airbus-vliegtuigen te kopen als Europa geen duurzame brandstof heeft?*

*Er moet dringend een tijdschema worden opgesteld voor de beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstoffen en er moeten middelen worden toegewezen.*

*De ministers hebben zich ertoe verbonden het stappenplan voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector te presenteren op de internationale luchtshow van Parijs (SIAE, beter bekend als de Paris Air Show). Deze vindt plaats van 19 tot en met 25 juni 2023.*

*De tijd dringt.*

> **KLM: "Schiphols krimpplan is in strijd met Europese en mondiale regels".**

(bron Parool, vertaald met Deepl) 23 februari 2023 - **Schiphol heeft zich woensdag neergelegd bij de plannen van het kabinet om het aantal vluchten op de luchthaven voor het einde van het jaar terug te brengen van 500.000 naar 460.000.** Met deze knieval hoopt Schiphol verdere maatregelen te voorkomen.

**KLM onderschrijft die gedachte niet, zegt directeur Marjan Rintel.** "We zeggen al maanden dat we onze verantwoordelijkheid nemen, maar daar wordt te weinig naar geluisterd. **We geven miljarden uit aan nieuwe vliegtuigen en investeren fors in duurzame vliegtuigbrandstof. Dat vermindert de uitstoot van koolstof en geluid meer dan de beperkingen op Schiphol.**

(...)

Maar (...) zegt ze "slotreductie is het uitgangspunt geworden zonder alternatieven te onderzoeken".

Het kabinet heeft nog steeds geen geluidsgrenzen gesteld, geen vergunningen geregeld, geen milieudoelen gesteld."

(...)

**Volgens KLM is de manier waarop het bedrijf de afbouw wil doorvoeren in strijd met nationale en Europese wetgeving en met internationale verdragen. "Onder andere de VS maakt zich hier grote zorgen over. Je kunt als overheid niet zomaar slots afpakken. En als je het vrije verkeer van goederen en mensen wilt beperken, moet je aan de Europese Unie bewijzen dat dit de enige manier is om je doel te bereiken."**

(...)

KLM gaf een week geleden aan alle staatssteun in april te beëindigen. Daarmee kwam de luchtvaartmaatschappij ook af van de beperkende voorwaarden van het kabinet en de aanwezigheid van staatsagent Kremers.

***Mijn commentaar:*** Internationale regels staan luchthavens alleen toe hun activiteiten eenzijdig te verminderen als de vermindering tijdelijk en gerechtvaardigd is.

*Anders kunnen luchtvaartmaatschappijen naar de rechter stappen, met een goede kans op een gunstige uitspraak.*

## > **JetBlue wil Amsterdam bedienen, maar...**

(bron Air Journal) 24 februari 2023 - Na Londen en Parijs wil **JetBlue Airways vanuit New York en Boston twee nieuwe routes naar Amsterdam lanceren. Maar het klaagt over belemmeringen van de Nederlandse luchthaven** en eist dat KLM twee paar slots opgeeft bij langdurige mislukking.

**Op 14 februari 2023 heeft de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij het US Department of Transportation (DOT) gevraagd namens haar in te grijpen tegen Amsterdam-Schiphol (...).** Volgens Routesonline volgt dit verzoek om juridische stappen op "ijverige pogingen om de markt voor luchtdiensten tussen de Verenigde Staten en Amsterdam te betreden", aldus JetBlue, dat in september jl. een verzoek om twee slots van Aeroflot (dat sinds de Russische inval in Oekraïne niet meer in Europa mag vliegen en op de zwarte lijst van de Europese Unie is geplaatst) werd

afgewezen.

**JetBlue beschrijft haar verschillende pogingen, die (tot nu toe) allemaal zijn mislukt:** die via een "codeshare en interlining partner airline die op Schiphol vliegt" werd in oktober 2022 afgewezen door de slotcoördinator Airport Coordination Netherlands (ACNL) "behalve in het kader van gezamenlijke operaties met de andere luchtvaartmaatschappij, waarbij sprake is van een revenue-sharing joint venture of een geblokkeerde ruimte overeenkomst". De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij zegt dat het besluit een "flagrante discriminatie" is van de keuze van het bedrijfsmodel van low-cost en andere luchtvaartmaatschappijen die ervoor kiezen geen deel uit te maken van een internationale alliantie. **JetBlue merkt ook op dat de slots van Aeroflot nog steeds niet worden aangeboden aan nieuwkomers.**

Volgens JetBlue zijn de zaken er niet beter op geworden bij haar pogingen om Air France-KLM slots te verkrijgen via de IATA-procedures (WASG, Worldwide Airport Slot Guidelines), of meer recentelijk om de slots van Flybe op Schiphol terug te krijgen na het tweede faillissement van de Britse regionale luchtvaartmaatschappij.

**De Open Skies-klacht werd tegen de Nederlandse regering ingediend "op grond van de Fair Competition in International Air Transport Act 1978".** "Het belang van toegang tot AMS voor nieuwkomers kan niet worden overschat gezien de omvang van de activiteiten van de immune luchtvaartallianties op de transatlantische markt", aldus JetBlue. Zij vraagt het DOT "KLM te verplichten twee paar slots op te geven op een commercieel haalbaar tijdstip".  
(...)

*Mijn commentaar: Net als in het geval van de slotverlaging op Schiphol lijkt de Nederlandse regering onzorgvuldig te zijn geweest door internationale verdragen niet na te leven.*

*Daarom heeft JetBlue Airways een klacht ingediend bij het US Department of Transportation (DOT) tegen de Nederlandse regering.*

## > **Waarde van de dag in Europa - IAG struikelt ondanks goede resultaten na overname Air Europa**

(bron AOF) 24 februari 2023 - **De IAG groep, waar British Airways en Iberia onder vallen, is een van de grootste dalers op de FTSE 100 index** (-8% tot 152 pence of 1,73 euro) ondanks de publicatie van positieve jaarresultaten. Tegelijkertijd **kondigde de groep de overname aan van de resterende 80% van het kapitaal van de Spaanse maatschappij Air Europa**, voor 400 miljoen euro, van de Globalia-groep. Hoewel analisten erkennen dat de operatie synergieën zal opleveren, vrezen sommigen de gevolgen van een nog hogere schuldratio.

**Het verkrijgen van de nodige wettelijke goedkeuringen voor de overname zou ongeveer 18 maanden kunnen duren.** IAG zegt dat de deal volgt op de omzetting op 16 augustus 2022 van haar zevenjarige ongedekte lening van 100 miljoen euro aan Globalia in een belang van 20% in Air Europa.

De raad van bestuur van IAG is van mening dat de overname van deze luchtvaartmaatschappij de groep in staat zal stellen te profiteren van groeimogelijkheden op de Latijns-Amerikaanse en Caribische markt en de connectiviteit naar Azië te vergroten

(...)

**" Wij zijn niet overtuigd door de argumenten van het bedrijf voor de deal", aldus Barclays, dat zegt dat de overname "nog meer schulden toevoegt aan een bedrijf waarvan de aandelenkoers al wordt afgeremd door zorgen over zijn leverage".**

**IAG voorspelt voor 2022 een operationele marge van €1,25 miljard en een winst na belastingen van €431 miljoen,** tegenover een verlies van respectievelijk €2,76 miljard en €2,93 miljard in 2021: de winst per aandeel zal naar verwachting €8,7 bedragen, tegenover een verlies van €59,1 in 2021. "In 2023 wordt een nieuw positief resultaat verwacht, met een jaarlijks bedrijfsresultaat dat tussen de 1,8 en 2,3 miljard euro zou moeten liggen", voegt IAG toe.

(...)

***Mijn commentaar:** IAG is in 2022 uit de rode cijfers, maar heeft het minder goed gedaan dan Air France-KLM in termen van netto inkomsten: 431 miljoen euro tegen 726 miljoen euro voor de Frans-Nederlandse groep.*

*De overname van Air Europa door Iberia (een dochteronderneming van IAG) zou door de Europese Commissie sterk aan banden moeten worden gelegd omdat de combinatie van Iberia, Air Europa en Vueling zich in een ultradominante positie op de luchthaven van Madrid zou bevinden.*

## **> Boeing schort levering 787 Dreamliner weer op**

(bron Les Echos) 24 februari 2023 - **De zwarte reeks gaat door voor de Boeing 787 Dreamliner. De Amerikaanse fabrikant heeft opnieuw de levering van zijn 787 langeafstandsvliegtuigen opgeschort,** die in 2021 en 2022 al enkele maanden werd onderbroken wegens gebreken.

Deze keer **is het om een element van de romp nader te analyseren,** zei donderdag het Amerikaanse agentschap dat toezicht houdt op de luchtvaart. "De leveringen zullen niet worden hervat totdat de FAA ervan overtuigd is dat het probleem is opgelost", zei de FAA in een verklaring.

Tijdens het onderzoek van de certificeringsdossiers ontdekte

**het dat een van zijn leveranciers een analysefout had gemaakt op het**

**drukschot aan de voorkant van het vliegtuig, verklaarde de Amerikaanse fabrikant.** Het bedrijf heeft daarom besloten de leveringen op te schorten terwijl het de analyse en de bijbehorende documenten opnieuw uitvoert.

Terwijl de FAA zegt met Boeing samen te werken "om te bepalen welke acties nodig kunnen zijn voor de 'recent geleverde' vliegtuigen", stelt het concern gerust. Het stelt dat er geen "onmiddellijk gevaar" is voor de 787's in dienst en dat het laatst ontdekte probleem "de reeds geplande aanpassingen voor de geproduceerde vliegtuigen niet hoeft te verhogen".

(...)

***Mijn commentaar:*** Het is duidelijk dat niets of bijna niets goed gaat bij Boeing.

*Niet op de ambulance schieten, ben ik geneigd te schrijven.*

## > **Air India heeft een ongekend contract getekend voor meer dan 800 LEAP-motoren**

(bron Air & Cosmos) 23 februari 2023 - **Air India heeft een recordcontract gesloten met CFM International voor de aankoop van meer dan 800 LEAP-motoren**, waaronder 420 LEAP-1A-motoren, 380 LEAP-1B-motoren en reservemotoren. De vaste bestelling zal uitsluitend de nieuwe vloot van 210 Airbus A320/A321neo en 190 Boeing 737MAX-vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappij aandrijven

**Olivier Andriès, CEO van Safran (...)** bevestigde dat Safran zich inzet om de productie van LEAP-motoren en de vervolmarkt in India te ondersteunen, via zijn huidige en toekomstige capaciteiten en lokale partnerschappen.

Air India is een CFM-klant sinds 2002, toen de luchtvaartmaatschappij een vloot CFM56-5B-aangedreven Airbus A320ceo-vliegtuigen introduceerde. In 2017 werd Air India de eerste LEAP-1A-klant in India, die zijn A320neo-vloot aandreef met de nieuwe motor van CFM.

***Mijn commentaar:*** Terwijl Air India voor zijn toekomstige Airbus-vliegtuigen voor middellange afstand de keuze had uit verschillende motoren, is dit niet het geval voor de 737MAX.

*De A320Neo en A321Neo worden aangedreven door CFM LEAP-1A- of Pratt & Whitney PW1000G-motoren.*

*De vliegtuigen van de 737 MAX-familie worden aangedreven door de nieuwste CFM LEAP-1B-motoren.*

*LEAP is een generatie straalmotoren ontworpen door het CFM International consortium dat*

voor 50/50 eigendom is van Safran Aircraft Engines (voorheen SNECMA1) en GE (General Electric).

## > Indiase luchthavens in het vizier van ADP

(bron Le Figaro) 27 februari 2023 - Er heerst een tijdelijke rust in de **aankomsthal van de luchthaven van Hyderabad** in deze maand februari. De bagagebanden staan stil. Alles is verlaten. Niet voor lang meer. De luchthavenexploitant **GMR Airports legt samen met de Franse ADP Group** (die de Parijse luchthavens beheert) **de laatste hand aan de uitbreiding van zijn terminal**. De CEO van de luchthaven, Pradeep Panicker, steekt zijn opluchting niet onder stoelen of banken. (...)

**De beheerder verwacht een verdubbeling van het jaarlijkse verkeer, dat in vier jaar tijd 40 miljoen zou bedragen.** Hyderabad, in het centrum van het subcontinent, zal binnenkort Orly en zijn 29 miljoen jaarlijkse passagiers inhalen.

**Het optimisme van Pradeep Panicker spreekt boekdelen over de groei van de burgerluchtvaart in India.** Volgens de Airports Authority of India is het binnenlandse en internationale passagiersverkeer in tien jaar tijd bijna verdrievoudigd tot 342 miljoen in het fiscale jaar 2019-2020. Dat is een jaarlijkse groei van gemiddeld 10%. (...)

In 2020 nam de ADP

Groep na drie jaar nadenken 49% van het kapitaal van het Indiase GMR Airports over voor 1,2 miljard euro. "Dit is onze grootste investering ooit buiten Frankrijk", merkt ADP Group op. (...)

**ADP Group verlaagt zijn schuld en begeleidt GMR Airports in een groot werkplan ter waarde van 269 miljard roepies (ongeveer 3 miljard euro). Doel is de luchthavens van Delhi en Hyderabad uit te breiden. In Goa, aan de westkust, is net een andere gebouwd, terwijl een vierde wordt bestudeerd in Visakhapatnam, in het zuiden.**

Deze projecten maken deel uit van de strategie die de regeringen van de Congrespartij en vervolgens de BJP bijna twintig jaar lang hebben gevolgd om terminals te moderniseren en te bouwen. In 2005 lanceerden de autoriteiten een eerste investeringsplan van 10 miljard dollar, terwijl ze de luchthavens van Delhi, Bombay, Bangalore, Hyderabad en Cochin privatiseerden. (...)

De **hindoeifundamentalistische regering**

streeft naar nationale grandeur en **droomt ervan om van het land een hub te maken die kan concurreren met Dubai en Abu Dhabi**. "De centrale regering, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens zitten allemaal op dezelfde golflengte", zegt een manager van GMR Airports. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Indiase premier op 14 februari samen met Joe Biden en Emmanuel Macron de



grootste bestelling in de geschiedenis van het land, geplaatst door Air India, officieel maakte: 470 vliegtuigen van Airbus en Boeing, waaronder 400 A320's, A321's en B737's voor de middellange afstand, evenals 70 vliegtuigen voor de lange afstand, waaronder 40 exemplaren van de A350.

**Voor de regering Modi moet het vliegtuig ook voor de middenklasse het belangrijkste vervoermiddel worden, ten koste van de trein.** India heeft een van de oudste en meest uitgebreide netwerken ter wereld met 126.000 kilometer aan lijnen. Maar de trein kan nauwelijks 50 of zelfs 100 kilometer in een uur afleggen. De autoriteiten zijn met Japanse hulp begonnen met de aanleg van slechts één hogesnelheidslijn tussen Ahmedabad en Bombay in het westen. En ze hebben een handvol semi-hogesnelheidslijnen ingehuldigd, zoals de verbinding Delhi-Benares in 2019.

Maar **voor premier Modi is de strijd tegen de opwarming van de aarde minder belangrijk dan economische groei.** Hij zei op de COP 26 in Glasgow in 2021 dat zijn land pas in 2070 koolstofneutraliteit zou bereiken, een decennium na China.  
(...)

**De volgende stap in de uitbreiding van de burgerluchtvaart is de privatisering binnen twee jaar van 25 luchthavens, meestal in middelgrote steden, om de verbindingen met de grote hubs Mumbai, Delhi en Bangalore te verbeteren.** De centrale regering wil de particuliere sector aanmoedigen om te investeren in de uitbreiding van deze infrastructuur. Groupe ADP en GMR Airports wachten alleen nog op openbare aanbestedingen om zich te positioneren. Zij zullen het moeten opnemen tegen het conglomeraat Adani, dat bekend staat om zijn nabijheid tot Narendra Modi. Adani had geprofiteerd van regelwijzigingen tijdens de privatisering van 2019 en veegde alle zes luchthavens in de aanbesteding, tot groot verdriet van GMR Airports. "De concurrentie is niet voor iedereen gelijk", geeft een leidinggevende van de afgewezen kandidaat toe. Het bedrijf was in de maanden voorafgaand aan de privatisering het onderwerp van een huiszoeking door belastingambtenaren en vervolgens van een onderzoek door het Federal Bureau of Investigation.

***Mijn commentaar:** In mijn laatste twee brieven heb ik reeds gewezen op het ontwikkelingspotentieel van het luchtvervoer in India, dat in dit artikel goed wordt toegelicht.*

## > **EU ondertekent luchtvaartovereenkomst met Japan**

(bron Air Journal) 21 februari 2023 - **De EU heeft een overeenkomst ter versterking van de luchtdiensten met Japan ondertekend die alle luchtvaartmaatschappijen van beide partners niet-discriminerende toegang tot de routes tussen de twee regio's zal verlenen en "open en eerlijke concurrentie zal bevorderen".**

De luchtvaartovereenkomst met "een van de belangrijkste partners van de Unie in Azië", die op 20 februari 2023 door het Zweedse voorzitterschap van de Raad "namens de EU" is aangekondigd, zal een gelijk speelveld voor Europese luchtvaartmaatschappijen creëren "en een solide rechtsgrondslag" voor de verdere ontwikkeling van luchtdiensten met Japan. Samen met de overeenkomst tussen de EU en Japan inzake veiligheid van de luchtvaart, die in 2021 in werking treedt, zal deze overeenkomst "de bilaterale samenwerking" tussen de partijen op luchtvaartgebied verder versterken.

De Europese Commissie heeft met Japan onderhandeld over een overeenkomst die "sommige bepalingen in bestaande bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten" tussen lidstaten en Japan vervangt. Deze bepalingen "vervangen" de overeenkomstige bestaande bepalingen in 13 bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en Japan. Zij beantwoorden aan "een belangrijke doelstelling van het externe luchtvaartbeleid van de Unie door de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten in overeenstemming te brengen met de EU-wetgeving".

(...)

**Europa herinnert eraan dat de internationale luchtvaartbetrekkingen tussen lidstaten en derde landen tot dusver werden beheerst door bilaterale overeenkomsten, "of andere daarmee verband houdende bilaterale en multilaterale regelingen".** In tegenstelling tot het EU-recht kan een derde land volgens deze regels "de machtigingen en vergunningen van een door een lidstaat aangewezen luchtvaartmaatschappij die niet substantieel in handen is van en daadwerkelijk wordt gecontroleerd door die lidstaat of onderdanen ervan, weigeren, intrekken of opschorten". De overeenkomst met Japan beantwoordt derhalve aan een belangrijke doelstelling van het externe luchtvaartbeleid van de EU doordat zij de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten in overeenstemming brengt met de EU-wetgeving.

**Na de ondertekening van vandaag zal de overeenkomst ter goedkeuring aan het Europees Parlement worden voorgelegd, alvorens zij voor sluiting naar de Raad wordt teruggestuurd.** De EU en Japan zullen "langs diplomatieke weg hun respectieve kennisgevingen uitwisselen waarin zij bevestigen dat hun interne procedures voor de inwerkingtreding van de overeenkomst zijn voltooid". De overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgende op de datum van ontvangst van de kennisgeving.

**De ondertekening komt op een moment dat een soortgelijke overeenkomst met Qatar nu ter discussie staat na een corruptieschandaal in het Europees Parlement.**

***Mijn commentaar:*** Onder impuls van Duitsland en Frankrijk heeft de Europese Unie een mandaat om de talrijke bilaterale overeenkomsten die het luchtvervoer tussen elk van de EU-landen en andere landen regelen, te vervangen.

*De nieuwe overeenkomsten moeten een open en eerlijke concurrentie bevorderen.*

*Terwijl het open aspect van concurrentie in deze overeenkomsten duidelijk is, is het begrip eerlijke concurrentie afwezig of niet te controleren.*

*Dit heeft de Europese luchtvaartmaatschappijen ertoe gebracht de overeenkomst met Qatar aan te klagen.*

## **Beurspersoverzicht**

### **> Air France-KLM: koers stijgt, analisten steunen het aandeel**

(bron CercleFinance) 21 februari 2023 - **Het aandeel Air France-KLM noteert dinsdagochtend op de Parijse beurs fors hoger, gestimuleerd door een nota van Barclays waarin de verbeterde balans van het bedrijf wordt benadrukt.**

Omstreeks 10.45 uur steeg het aandeel met 2,9% en was daarmee een van de sterkste performers op de SBF 120, die ongeveer 0,4% verliest.

In een studie gewijd aan de luchtvaartsector **meent Barclays dat Air France-KLM zou moeten profiteren van de kracht van de vraag, maar ook van zijn interne herstructurering.** Vanuit

het perspectief van de sector meent de analist dat

de combinatie van de inhaalvraag, de heropening van de Aziatische economieën en de zakenreizen de economische vertraging meer dan zou moeten compenseren.

Tegen deze achtergrond initieert Barclays de dekking van het aandeel op 'overweight' met een koersdoel van €2,3. De tussenpersoon begint ook met het volgen van Lufthansa en Ryanair met een positief advies.

De teams van UBS handhaven

in een in de ochtend gepubliceerde nota hun koopadvies op Air France-KLM, met een koersdoel van 2,2 euro, in de overtuiging dat de koers van het aandeel nog opwaarts potentieel heeft na hun recente opleving.

***Mijn commentaar:*** JP Morgan heeft ook zijn rating (van neutraal naar overwogen) en koersdoel (van 1,55 euro naar 2,25 euro) verhoogd "dankzij hogere marges door de lopende herstructurering, de opheffing van de beperkingen op staatssteun en de heropening van langeafstandsvluchten".

## **Einde persoverzicht**

### **> Mijn commentaar op het koersverloop van het aandeel Air France-KLM sinds 2022**



**De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni.** Deze werd gebruikt om de terugbetaling van de staatssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

In 2023 werden de opheffing van de staatssteunbeperkingen en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf door de analisten toegejuicht.

**De koers van het aandeel**, die aan het begin van het jaar onder de €1,30 lag, staat nu boven de €1,70.

**> [Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel](#) deze week**

**Het aandeel Air France-KLM is maandag 27 februari gesloten op 1,746 euro. Het stijgt deze week met +2,92%. De recente aankondigingen over de resultaten van 2022 en over het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen verklaren deze stijging.**

Sinds het begin van het jaar is de koers met 38% gestegen. Op 2 januari 2023 stond hij op 1,253 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenwaardering over 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 1,72 euro.** Het hoogste koersdoel is 2,30 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

## > [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Het verschil tussen beide producten lag tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

## > [Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week](#)

**Vliegtuigbrandstof in Europa stijgt deze week met \$4 tot \$111.** Na een piek op \$182 in juni 2022, was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Iets meer dan een jaar geleden was het \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$1 tot \$82. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.**

Van medio februari tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen 85 en 99 dollar.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 29 dollar per vat.** Sinds het begin van het Oekraïense conflict bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

## ***Goed om te weten.***

### > [Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn](#)

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt

gekocht.

## > **Beheer van de CIPF**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:*** Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

## **Details**

**Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.**

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM-groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...**

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

**| François Robardet**

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.**

**U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

## ***Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC***



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.414 mensen ontvangen dit persoverzicht live